

Drucksache GR 094 / 2025

Stadtentwicklung, Umwelt und
Vermessung
Käpplinger, Ralf
Az. 650.017

I. Vorlage an:

Technik- und Umweltausschuss	07.10.2025	beratend	nicht öffentlich
Gemeinderat	16.10.2025	beschließend	öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Grundsatzbeschluss 'Innenstadttunnel für Heidenheim'

Anlagen:

Anlage: Broschüre Innenstadt-Tunnel

II. Beschlussantrag:

1. Die Stadt Heidenheim an der Brenz fordert die Umsetzung eines Innenstadttunnels gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2035, Planfall 15.2 „erweiterter Innenstadttunnel“, als wichtiger städtebaulicher Baustein für eine zukunftsfähige Innenstadtentwicklung.
2. Die Verwaltung wird mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie für einen Innenstadttunnel gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2035, Planfall 15.2 „erweiterter Innenstadttunnel“, beauftragt.

III. Sachdarstellung und Begründung:

Verkehrsplanerischer Ansatz Ausgangsbasis – vorhandene Situation

Heidenheim ist Große Kreisstadt des Landkreises Heidenheim mit 50.000 Einwohnern und bildet ein eigenes Mittelzentrum. Heidenheim bietet als Kreisstadt die Funktion für 10 weitere Kreisgemeinden und über 130.000 Bürgerinnen und Bürger. Nach Aalen und Schwäbisch Gmünd ist Heidenheim die drittgrößte Stadt der Region Ostwürttemberg. Diese Region weist momentan noch kein Oberzentrum auf. Vielmehr übernehmen die vier Mittelzentren Aalen, Ellwangen, Heidenheim und Schwäbisch Gmünd jeweils teilweise oberzentrale Funktionen. Im Rahmen der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans läuft ein Verfahren für ein gemeinsames Oberzentrum Aalen, Ellwangen, Heidenheim und Schwäbisch Gmünd.

Durch die Kernstadt führt in Nord-Süd-Richtung entlang der Brenz die Bundesstraße B 19 und in Ost-West-Richtung die B 466. Im zentralen Innenstadtbereich ist die B 466 in einen Einbahnstraßenring unterteilt. Im Osten bindet die B 466 über den Straßenzug Theodor-Heuss-Straße / Friedrich-Ebert-Straße an die B 19 an.

Im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans wurden 2019 Verkehrserhebungen in Heidenheim durchgeführt. Im zentralen Innenstadtbereich sind sowohl die Olgastraße wie auch der Eugen-Jaekle-Platz mit Verkehrsmengen von etwa jeweils 11.000 Kfz/24h belastet.

Aus dem Verkehrsmodell ergibt sich eine Steigerung des Pkw-Verkehrs von 2019 bis zum Prognosehorizont 2035 um etwa 3,7 Prozent und eine Steigerung des Lkw-Verkehrs (hauptsächlich Güterverkehr) um etwa 5,2 Prozent. Für den innörtlichen Verlauf der B 466 ist damit auch von einer höheren Verkehrsbelastung auszugehen.

Verkehrliche Beurteilung

Für den querenden Fuß- und Radverkehr in der kompletten Innenstadt, stellt der Einbahnstraßenring eine Barriere dar (unzählige Querungen von zwei Straßen mit jeweils zwei Fahrspuren und hohen Verkehrsmengen, lange Wartezeiten). Für den Radverkehr werden durch die Einbahnstraßen Umwegfahrten notwendig.

Mit den hohen Verkehrsmengen einher gehen hohe Schadstoff- und Lärmbelastungen (aufgrund der umgebenden Bebauung, der gefahrenen Geschwindigkeiten und der Verkehrsmengen Belastungen von über 70 dB(A) => lärmbedingten Gesundheitsgefährdung).

Bisheriger Lösungsansatz: kurzer Innenstadt-Tunnel

Schon seit vielen Jahren wird in Heidenheim eine Untertunnelung der Innenstadt diskutiert. Dabei soll die Bundesstraße B 466 die übergeordneten Verkehre im Tunnel aufnehmen und die innerstädtischen Verkehre verbleiben oberirdisch.

Im Jahr 2013 wurde ein Innenstadt-Tunnel für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Dort wird er in der Kategorie "im weiteren Bedarf" geführt. Diese Tunnellösung weist eine Länge von etwa 300 m auf, wobei zusätzlich noch Rampen in den Zufahrten zu berücksichtigen sind. Die geplanten Tunnelmünder liegen im Westen in der Wilhelmstraße westlich vom Knotenpunkt mit der Bergstraße und im Osten in der Olgastraße östlich vom Knotenpunkt mit der Marienstraße. Der Eugen-Jaekle-Platz ist vollständig vom Kfz-Verkehr befreit. Somit schafft man optimale Verkehrssicherheit für diesen Platz. Sichere Veranstaltungen sind möglich.

Die Tunnelmünder und die damit verbundenen Rampenlösungen besitzen eine hohe Trennwirkung. Insbesondere im sensiblen Bereich der südlichen Georges-Levillain-Anlage muss dieser Einmündungsbereich als besonders störend angesehen werden, zumal in dieser Achse auch die fußläufige Verbindung zwischen ZOH und Bahnhof liegt. Die an den Tunnelmündern gebündelt auftretenden Emissionen (Lärm und Luftschadstoffe) sind zudem nur schwer mit den Aufenthaltsflächen und dem Umfeld der Georges-Levillain-Anlage vereinbar.

Neuer Lösungsansatz: erweiterter Innenstadt-Tunnel

Ein neuer Lösungsansatz soll vor allem die Probleme an den kritischen Zonen in den Anschlussbereichen der Tunnelmünder entschärfen. Dazu wurde ein deutlich längerer Innenstadt-Tunnel von etwa 1.000 m Länge konzipiert. Der östliche Tunnelmund dieses langen Innenstadt-Tunnels liegt nun in der Weiterführung der Bahnunterführung Theodor-Heuss-Straße. Der westliche Tunnelmund liegt nun in Höhe der Ritteranlage, weil dort ebenfalls die Rampensituation weniger aufwändig und weniger störend gestaltet werden kann. Weiterhin wird der Eugen-Jaekle-Platz für den Kfz-Verkehr gesperrt. Der längere Innenstadt-Tunnel wird deutlich höhere Investitionskosten verursachen als der bisherige Lösungsansatz eines kurzen Innenstadt-Tunnels. Dabei sind auch höhere Anforderungen an die Ausstattung (bspw. Rettungseinrichtungen in Abhängigkeit der Tunnellänge, Durchlüftung des Tunnels...) zu beachten.

Die Trennwirkung der Tunnelmünder tritt nun in deutlich weniger sensiblen Bereichen auf, in denen sie städtebaulich besser einzubinden sein sollten. Die im Innenstadtwettbewerb formulierten Ansprüche an die Stadtgestaltung können mit dieser Tunnelführung erfüllt werden.

Städtebaulicher Ansatz

Die Stadt Heidenheim beabsichtigt, den Kernbereich der Innenstadt mit Rathausquartier und Fußgängerzone städtebaulich aufzuwerten, um den neuen Anforderungen an den öffentlichen Raum in Bezug auf Funktion, Attraktivität und Aufenthaltsqualität gerecht zu werden. Heute mischen sich historisch wertvoller Gebäudebestand und hochwertige Freiräume mit späteren Zubauten und Umgestaltungen zu einem eher fragmentarischen Bild der Innenstadt. In Politik und Öffentlichkeit besteht Konsens darüber, dass aktuellen Herausforderungen wie etwa die Klimaanpassung und bereits angestoßene Projekte wie die Neugestaltung des Rathauses in ein Gesamtkonzept eingebunden werden müssen.

Das Ergebnis eines städtebaulichen Realisierungswettbewerbs (Gewinner: TERRA.NOVA, München) verfolgt diese Ziele. In einem Rahmenplan werden „grüne Achsen“, die die Grünanlagen und begrünte Freiräume miteinander verbinden, definiert. Die Planung von TERR.NOVA für das Rathausquartier befindet sich in der Ausführung. Dieses Quartier wird geprägt von Entsiegelung, Baumpflanzungen, Hochbeeten, Baumrigolen (Schwammstadt), Freiräumen (Liegewiese, Spielplatz) und Veranstaltungsbereichen. Verbesserung des Stadtklimas und der Aufenthaltsqualität ist oberstes Ziel. Dazu soll auch die Verkehrsberuhigung der Grabenstraße beitragen.

Die Stadt Heidenheim ist auch in das Programm "Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren" (ZIZ) aufgenommen worden. Folgende Projekte wurden zur Aufwertung der Innenstadt realisiert: Grüne Oasen (Pflanzbeete) für Mensch und Bienen, Kunst in der Innenstadt, Urban Gardening, Sandskulpturen, neue Möblierung, Veranstaltungsreihen.

Für die weitere Aufwertung der Innenstadt von Heidenheim, die durch die Innenstadt führende Bundesstraße in jeglicher Hinsicht sehr belastet ist, ist der Innenstadttunnel von besonderer Bedeutung.

Die Lärmaktionsplanung hat gezeigt, dass nur eine Reduzierung der Geschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 Lärmwerte ermöglicht, die nicht gesundheitsgefährdend sind. Der Gutachter

schlägt aber auch einen Innenstadttunnel zur Lärmentlastung vor. Neben der Lärmentlastung sind die neuen städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten, wie der verkehrsfreie Eugen-Jaekle-Platz, von großer Bedeutung.

Analyse

Das Altstadt-Quartier, klassisch mit giebelständigen Häusern entlang der Hauptstraße organisiert, zeigt die typische Straßen- und Gassenstruktur einer gewachsenen historischen Stadt mit Straßenmarkt. Charakteristisch finden sich nur wenige platzähnliche Situationen entlang des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Stadtraums. Eine Sonderstellung nehmen dafür die Anfangs- und Endpunkte südlich und nördlich der Altstadtachse ein.

Insbesondere der Eugen-Jaekle-Platz, als ehemaliger nördlicher Stadteingang, spielt dabei eine wichtige Rolle in der Hierarchie des Stadtgefüges. Als eine Art „Knotenpunkt“ vor dem ehemals oberen Torturm treffen hier die Altstadtachse und die Ost-West gerichtete Verkehrsachse der Bundesstraße aufeinander. Zusätzlich finden hier wichtige Märkte und andere kulturelle Veranstaltungen Heidenheims statt. Bis auf wenige Tage im Jahr bestimmt der Verkehr das Bild des Heidenheimer Altstadteingangs.

Strategie

Die grundsätzlichen Maßnahmen des VEP 2035 werden aufgegriffen und im Sinne des Wettbewerbsbeitrags weiter fortgeführt.

Auszug aus dem Wettbewerb:

„Das Altstadt-Quartier erhält entsprechend seiner Nutzung als Fußgängerbereich einen homogenen Stadtboden mit eigener Charakteristik. Vom Eugen Jaekle-Platz bis zum Johann-Matthäus-Voith-Platz und vom Bereich An der Stadtmauer bis hin zur Grabenstraße wird ein ungerichteter Pflasterbelag aus Naturstein vorgesehen. Die beiden Eingangsplätze und ehemaligen Stadttorstandorte erhalten die gleiche Materialität in einer den Plätzen angemessenen Formatigkeit. Dieser Belagsduktus wird bis zu den markanten Endpunkten, dem Konzerthaus im Süden und der Schlosspassage im Norden fortgeführt und unterstreicht die Lesbarkeit der Altstadtachse.“

Der Platz

Das Konzept des Innenstadttunnels bietet erstmals die Chance, die über den Platz verlaufende Verkehrsachse aufzuheben und die Altstadtachse ohne Unterbrechung fortzusetzen.

Übergeordnetes Ziel für den Eugen-Jaekle-Platz ist es, dass derzeit fragmentarisches Bild in klarere räumliche Zuordnungen zu überführen und die beschriebene, neu gewonnene Qualität langfristig zu sichern. Um den zahlreichen Anforderungen und Funktionen als Stadtplatz gerecht zu werden wird der gewählte Einsatz der Gestaltungsmittel auf ein Minimum reduziert. Für den Platz heißt dies, dass die Binnenfläche dem Grundsatz nach frei bespielbar und offen gestaltet wird.

Durch den Wegfall des MIV eröffnet sich zudem die Möglichkeit einer komplett barrierefreien Gestaltung. Dementsprechend werden die Fahrbahnabstiche ebenso wie die Ampelanlage und weiteren Verkehrseinrichtung zurückgebaut. Im Sinne eines durchgehenden Erscheinungsbildes des Altstadtquartiers wird eine flächige und ungerichtete Verlegung der Pflasterbelags gewählt. Auch die hinteren Bereiche beim Wedelbüble (Brunnen), der selbstverständlich erhalten bleibt, werden in der gleichen Materialität gestaltet und schaffen so direkte Bezüge zwischen Stadt und beispielsweise dem Aufgang zum Schloss Hellenstein.

Eine behutsam platzierte Begrünung, die den Verlauf des Wedelkanals berücksichtigt, unterstreicht die bewegte Platzgeometrie. Vereinzelt platzierte Sitzelemente im Schatten der Bäume begünstigen dabei die multifunktionale Nutzbarkeit des offenen Platzraums und schaffen weitere Aufenthaltsqualität.

Innenstadt

Über die neue Gestaltung des Eugen-Jaekle-Platzes hinaus, bietet die Variante des Innenstadttunnels auch im übrigen Innenstadtraum Potential zur Optimierung. Nach dem Leitbild einer klimaangepassten und aus verkehrstechnischer Sicht nachhaltigen Stadtgestaltung könnten Straßenquerschnitte aufgrund der geänderten Verkehrsführung verkleinert, Seitenstreifen vergrößert und leitende Baumachsen fortgesetzt werden.

Machbarkeitsstudie

Der erste Planungsschritt ist eine Machbarkeitsstudie, die darüber Auskunft gibt, welche Maßnahmen für die Funktionsfähigkeit des erweiterten Innenstadttunnels notwendig werden. Auch die städtebaulichen Auswirkungen (Umfahrungsstraße des Tunnels, Lage der Tunnelmünder) sind zu untersuchen. Erste Aussagen zur Kosten-Nutzen-Analyse sind ebenfalls erforderlich, da diese Analyse unabdingbar ist für die Beantragung zur Aufnahme des erweiterten Innenstadttunnels (Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2035, Planfall 15.2 „erweiterter Innenstadttunnel“, R+T Verkehrsplanung) in den Bundesverkehrswegeplan.

Die Kosten der Machbarkeitsstudie belaufen sich für die Tunnelplanung auf ca. 120.000 € und für die Verkehrsplanung bzw. städtebauliche Planung auf ca. 60.000 €.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Salomo Schuel'.

Michael Salomo
Oberbürgermeister